NR 24

50 GR

LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

15 grudnia 1934 r.

ROK WYD. XII



7.XII.1934 — UROCZYSTA AKADEMJA Z OKAZJI 30-STO LECIA PRACY NAUKOWEJ PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.



W dniu 7 b. m świat naukowy Polski obchodził uroczyście 30-to lecie pracy naukowej Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej prof. dr Ignacego Mościckiego.

Oprócz życzeń gratulacyjnych, złożonych przez Zarząd Główny L. O. P. P., na tej drodze mamy zaszczyt złożyć Ci, Panie Prezydencie, i Wysoki nasz Protektorze, serdeczne gratulacje i gorące życzenia pomyślności, w dalszej, twórczej i owocnej pracy na polu nauki i wiedzy, dla dobra ludzkości i na chwałę Polski.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

SCHYLMY CZOŁA!...

W roku 1904 została opublikowana przez Akademję Umiejętności w Krakowie praca naukowa asystenta Uniwersytetu we Fryburgu w Szwajcarji, Ignacego Mościckiego pod tytułem: „Badania nad wytrzymałością dielektryków".

Nie była to pierwsza praca młodego uczonego, albowiem właściwe prace nad zagadnieniami naukowemi rozpoczął już w 1887 r., obejmując asystenturę przy katedrze fizyki prof. J. Wierusza Kowalskiego, na wymienionym uniwersytecie. Ale w świecie nauki panuje zwyczaj, że działalność naukową liczy się od chwili ogłoszenia drukiem pierwszej rozprawy naukowej.

Chwila ta nastąpiła 30 lat temu i dlatego dziś świat naukowy Polski święci 30-to lecie pracy naukowej Wielkiego Uczonego i Prezydenta Rzeczypospolitej w jednej osobie.

Trzydzieści lat, a ściślej licząc 37 lat pracy twórczej i owocnej, poświęcił profesor Ignacy Mościcki wiedzy i nauce.

Pomimo ciężkich warunków życia na obczyźnie, zmaga się zwycięsko ze wszelkiemi trudnościami, zyskując coraz większe powodzenie i uznanie dla swych wysiłków naukowo-wynalazczych. Jego genjalna praca nad otrzymaniem kwasu azotowego z powietrza, mającego takie znaczenie dla rolnictwa, realizuje się w specjalnie na ten cel zbudowanej fabryce w Szwajcarji, według Jego planów i pomysłów. Następują dalsze prace i wynalazki, wykorzystane realnie przez przemysł szwajcarski.

Nazwisko znakomitego uczonego, chemika i elektrotechnika, Ignacego Mościckiego, staje się głośne w świecie naukowym.

Pomimo pełnego powodzenia zagranicą, rzuca gościnną Szwajcarję z chwilą powołania go do kraju przez Politechnikę Lwowską, na stanowisko profesora zwyczajnego chemji i elektrochemji technicznej, aby, jak sam kiedyś zaznaczył, **„...kiedy zdałem sobie sprawę z tych nadzwyczajnych stosunków, które pozwoliły mi na odpowiednie wykształcenie swych twórczych kwalifikacyj, powstało jedynie pragnienie powrotu do kraju, żeby resztę swego życia móc tam poświęcić nad współdziałaniem w rozbudowie przemysłu, oraz stworzyć odpowiednie środowisko, w którem możnaby wyszkolić cały szereg młodych ludzi w kierunku twórczej pracy technologicznej..."**

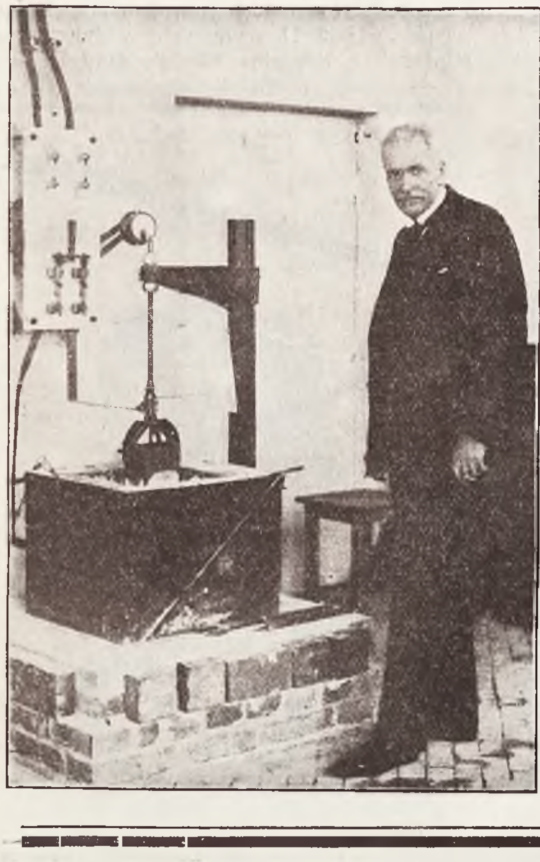
Wierny swoim słowom prowadzi dalej w kraju pracę twórczą i naukową, wychowując szereg młodych pokoleń przyszłych chemików polskich. Dzięki Niemu rozpoczynają się prace nad budową fabryki azotu w Jaworznie; z Jego inicjatywy powstaje we Lwowie Instytut Badań Naukowych i Technicznych „Metan", dla rozwiązywania zagadnień gazów ziemnych i przeróbki ropy.

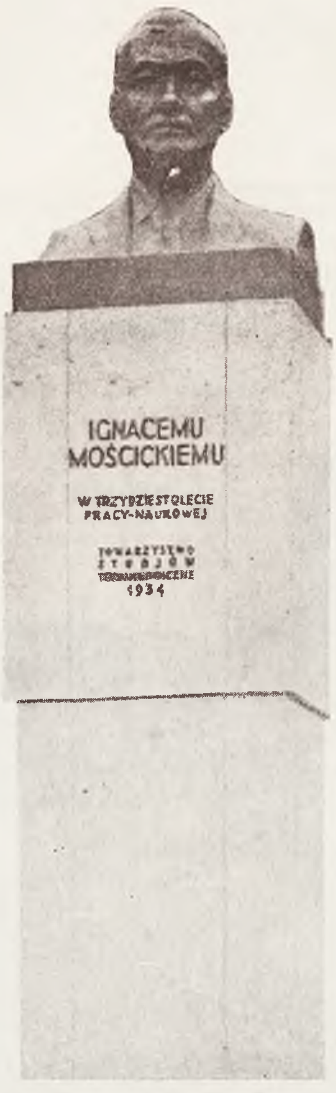
Po odzyskaniu Niepodległości, profesor Ignacy Mościcki przejmuje fabrykę związków azotowych w Chorzowie z rąk niemieckich. Uruchamia ją, udoskonala i wzmaga wybitnie jej produkcję. Jego zasłudze należy przypisać powstanie fabryki związków azotowych w Mościcach, miejscowości nazwanej Jego nazwiskiem, dla podkreślenia i utrwalenia Jego niespożytych zasług w tej dziedzinie. Dzięki Niemu także, powstaje Chemiczny Instytut Badawczy w Warszawie, oddający tyle usług nauce polskiej i zagadnieniom obrony przeciwgazowej ludności.

Niesposób tu przytoczyć wszystkich zasług, jakie położył Pan Prezydent dla nauki, faktem jest jednakowoż, że obejmują one szereg dziedzin i problemów, w których Wysoki Protektor L. O. P. P. i dla zagadnień o. pl.-gaz. ludności okazał żywe zainteresowanie. Pomoc, rady i wskazówki, jakich Pan Prezydent nam łaskawie udzielał, specjalnie w dziedzinie obrony przeciwgazowej, przyczyniły się walnie do pomyślnego rozwiązywania tych zagadnień dla dobra kraju i jego ludności.

Ale nie tylko w dziedzinie naukowej, — równie chlubną kartę ma nazwisko Pana Prezydenta i Jego Przodków w historji walk o niepodległość Ojczyzny. Dzięki akcji niepodległościowej musi emigrować z kraju. Zagranicą pozostaje w ścisłym kontakcie ze sferami niepodległościowemi, z Marszałkiem Piłsudskim na czele. Łączy Ich osobista przyjaźń i wspólne cele. Po powrocie do kraju bierze żywy udział w realizacji zamierzeń Komendanta, by wreszcie z chwilą tworzenia Legionów Polskich, oddać swych synów pod Jego rozkazy.

Dlatego, z chwilą, gdy na dziedzińcu Politechniki Warszawskiej, podczas otwarcia nowych gmachów technologji chemicznej i elektrotechniki, oraz odsłonięcia popiersia Pana Prezydenta, odkryły się głowy i schyliły czoła przed Wielkim Uczonym, Obywatelem i Mężem Stanu, — schylmy i my czoła, aby oddać należny hołd i cześć Pierwszemu Obywatelowi Polski, Prezydentowi R. P. Ignacemu Mościckiemu i naszemu Wysokiemu Protektorowi. **A. W.**





Popiersie Pana Prezydenta, odsłonięte dnia 7.XII na terenie Studjum Technologicznego.



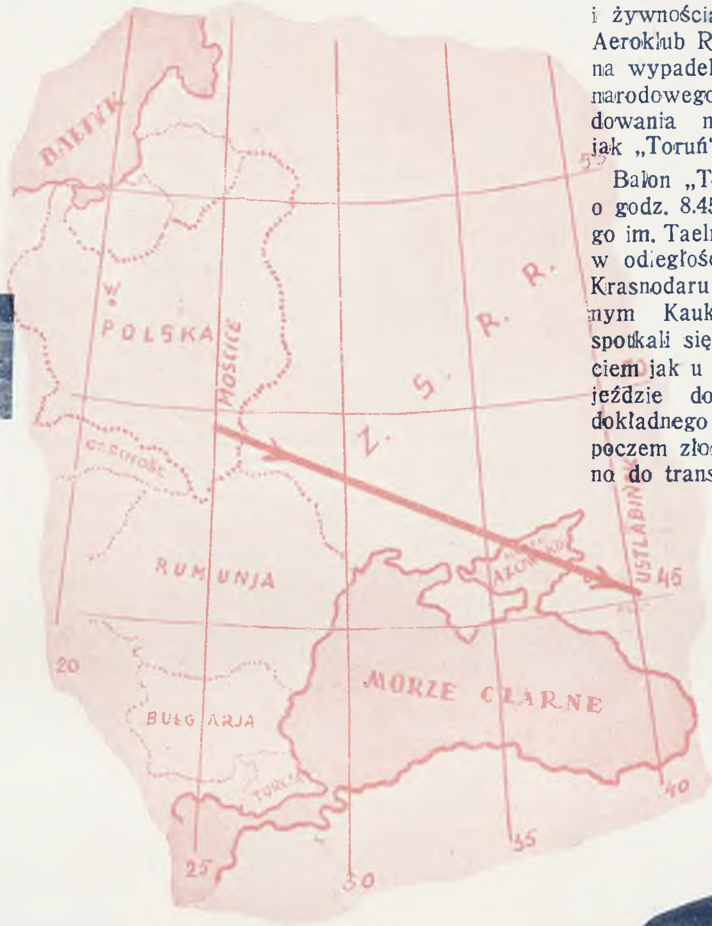
Z OSTATNICH DNI



LOT BALONU „TORUŃ"

Dnia 4 grudnia roku bieżącego, o godz. 18 m. 47, wystartował z Mościc balon „Toruń"; pojemność jego wynosi 2.200 m³. Załogę balonu stanowili: por. Pomaski, pilot balonów wolnych, znany ze swego udziału w zwycięskim locie balonu „Kościuszko" na zawodach Gordon-Bennetta z r. 1934, oraz inż. Krzyczkowski z klubu balonowego w Mościcach.

Warunki atmosferyczne sprzyjające. Po wzniesieniu, balon dość szybko odleciał w stronę Ukrainy Sowieckiej. Załoga balonu zabrała z sobą poza sprzętem pokładowym



i żywnością, barograf oplombowany przez Aeroklub R. P., aby mieć oficjalne dowody na wypadek ewentualnego pobicia międzynarodowego rekordu długości lotu bez lądowania na balonie o pojemności takiej, jak „Toruń".

Balon „Toruń" wylądował dn. 6 grudnia o godz. 8.45 na terytorjum kołchozu rolnego im. Taelmana, w rejonie Ust-Lubińskiego, w odległości około 10 klm. na wschód od Krasnodaru (Jekaterynodaru), na północnym Kaukazie. Lotnicy, po lądowaniu, spotkali się z bardzo życzliwem przyjęciem jak u władz, tak i ludności, a po przyjeździe do Krasnodaru przystąpiono do dokładnego wysuszenia powłoki balonu, poczem złożono ją do kosza i przygotowano do transportu.



Trasa przelotu na linji prostej wynosi około 1500 klm. i wymaga bardzo dokładnych obliczeń, które można będzie dokonać dopiero po otrzymaniu barografu i innych dowodów. Dnia 11 grudnia zawodnicy nasi odpłynęli z Noworosyjska do Odesy.





Dnia 10 grudnia r. b., o godz. 16 m. 20, wylądował na autożyro na lotnisku Okęcie, ppłk. Stachoń. Ppłk. Stachoń jest pierwszym, który przeleciał na autożyro odległość przeszło 2000 klm.

Autożyro C. 30, na którym przyleciał ppłk. Stachoń, jest typem seryjnym, posiada silnik gwiaździsty Genet Major, o mocy 140 HP, wyrobu fabryki Armstrong-Siddeley. Szybkość podróżna 150 km., jednak zależy od kierunku wiatru.

DAR KADETÓW.

Wychowankowie Korpusu Kadetów Nr. 2 w Chełmie nadesłali dla L. O. P. P. 7-em 50-złotowych obligacyj 6% Pożyczki Narodowej. Z tego trzy obligacje ofiarowali 2-ga kompanja kadecka, zaś cztery 3-cia kompanja. Rycerskiej i ofiarnej młodzieży składa Zarząd Gł. L. O. P. P. serdeczne podziękowanie.

W SŁUŻBIE L. O. P. P.

W niedzielę, dn. 2 grudnia Szkoła rzemieślnicza im. Konarskiego uroczyście obchodziło Święto dziesięciolecia Koła Nr. 76 L. O. P. P.

Uroczystość zagaił prezes Koła, p. dyr. inż. St. Krasuski, podkreślając znaczenie L. O. P. P. dla Państwa, doniosłość i potrzebę współpracy młodzieży szkolnej z Ligą, tudzież znaczenie składek przeznaczonych na obronę kraju.

„Mija dziesięć lat, od chwili, gdyśmy zrealizowali hasło rzucone przez L. O. P. P.. **Młodzież szkolna pod sztandarem Ligi**".

Możemy być dumni z działalności Koła i nadal trzymać będziemy raz podniesiona żagiew w pochodzie wraz z całem uświadomionem społeczeństwem w drodze do pewniejszego jutra. W wolnej Polsce my, wolni obywatele rozumieć powinniśmy znaczenie obrony kraju i rozumiemy.

Po przemówieniach odbyła się część artystyczna programu.

CZWARTY GŁOS DLA POLSKI W MIEDZYNARODOWYM ZWIĄZKU LOTNICZYM.

Na odbytym ostatnio w Waszyngtonie Zjeździe Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.) przyznano Polsce jednogłośnie czwarty głos. Polska reprezentowana jest stale w F. A. I. od 1927 r. i do 1932 r. rozporządzała w zarzadzie F. A.. I. dwoma głosami. Na zjeździe F. A .I., odbytym w Kairze w grudniu 1933 r. przyznano Polsce trzeci głos, obecnie zaś rozporzadza Polska czterema głosami t. j. najwyższa ilością głosów, jaka rozporządzać może jakiekolwiek państwo. Cztery głosy w F. A. I. posiadają jedynie państwa, przodujace w lotnictwie, założyciele F. A. I., jak Francja, Niemcy, Włochy i Stany Zjednoczone A. Półn.

MIEDZYNARODOWY KONGRES FOTOGRAMETRYCZNY.

W dniu 6 b. m. rozpoczął w Paryżu swe obrady IX-ty Międzynarodowy Kongres Fotogrametryczny. Kongresy te odbywają się co cztery lata od czasu zakończenia wojny światowej.

Tegoroczny Kongres połączono z salonem aeronautycznym, aby zaznaczyć silny związek miedzy lotnictwem i aerofotogrametrją, jako najbardziej celowa metoda rozwiązywania szeregu zagadnień mierniczych przy pomocy zdjęć dokonywanych z samolotu.

Kongres ten grupuje najwybitniejszych przedstawicieli fotogrametrji i geodezji.

Polskie instytucje wykonujące prace fotogrametryczne przesłały na wystawę, jaka odbędzie się równocześnie z Kongresem, swoje eksponaty. Pozatem współpraca Polski zaznaczy się na Kongresie w udziale delegatów w pracach wszystkich komisyj, specjalnie zaś komisji szkolnictwa.



Willy Post, znany nam ze swych rekordowych lotów dokoła globu, ustanowił nowy rekord wysokości, do którego długo i skrupulatnie przygotowywał. Do lotu tego Post użył swój stary samolot rekordowy „Ninniellay", dostosowując go do lotów stratosferycznych. Podczas tego lotu użył specjalnie zbudowany skafander. Samolot osiągnął wysokość 14630,4 m, bijąc w ten sposób o przeszło 300 m rekord italczyka Donati'ego.

Na fotografji u góry widzimy Willy Posta wkrótce po wylądowaniu ze swego zwycięskiego lotu do stratosfery na samolocie.

Dn. 10 b. m. odbył się w Poznaniu pogrzeb dowódcy O. K. Poznań, viceprezesa Okr. Poznańskiego LOPP gen. bryg. ś. p. Oswalda Franka. Uroczystości żałobne rozpoczęły się nabożeństwem w kościele garnizonowym. Po egzekwiach, odprawionych przez ks. prymasa Hlonda, konkukt podążył na cmentarz garnizonowy.

Zarząd Gł. LOPP. w głębokim żalu po zgonie zasłużonego działacza naszej instytucji olecił złożyć na trumnie Zmarłego wieniec i składając wyrazy współczucia osieroconej wdowie, również wyraził kondolencje Wojew. Okręgowi LOPP w Poznaniu, który utracił w osobie gen. Franka gorliwego orędownika i protektora.



GROSZ WDOWI.

L. O. P. P. z każdym dniem jedna sobie coraz więcej symatyków. Dowodem tego są liczne dobrowolne ofiary na rzecz stowarzyszenia. Miedzy innymi otrzymał Zarząd Główny L .O. P. P. w ostatnich czasach ofiarę, o której — ku utrwaleniu jej w pamięci szerokich rzesz czytelników — komunikujemy.

Oto Komisarz Generalny 6% Pożyczki Narodowej w Warszawie nadesłał do Zarządu Głównego L. O. P. P. — obligację Pożyczki Narodowej Nr. 2282552 na zł. 100, im. wart. z kuponami od Nr. 2 — ofiarowaną przez subskrybenta p. Ludwika Wróbla, prow. woźnego Urzędu pocztowego Nr. 2 w Tarnowie.

Ten piękny czyn ofiarodawcy, który zajmuje jedna z najniższych prawie stanowisk urzędniczych — a mimo to okazał tak wielką życzliwość dla L. O. P. P. i tak obywatelskie zrozumienie potrzeby pomocy temu stowarzyszeniu, zasługuje na jaknajwyższe uznanie, które p. Wróblowi z naszej strony z całego serca wyrażamy.

DO ZAKOPANEGO W 5½ GODZINY.

Ministerstwo komunikacji, dążąc do coraz większych udogodnień komunikacyjnych, wprowadza obecnie rewelacyjnie szybkie połączenie stolicy z Zakopanem i Rabką.

Odległość przekraczającą 500 kilometrów, która dzieli Warszawę od tych miejscowości można będzie przebywać w sobotę i dnie przedświąteczne w 5 i pół godzin, a nawet i krócej w ten sposób, że pasażer, wsiadając do autobusu „Lotu" o godz. 12-ej min. 15 startuje z lotniska na Okęciu o godz. 12-ej min. 35 w Krakowie, po wylądowaniu odwożony jest na dworzec, skąd o godz. 14-ej min. 50 torpedą odjeżdża do Zakopanego.

Koszt całej podróży z Warszawy do Zakopanego wyniesie 40 zł., do Rabki zaś 36 zł., czyli mniej niż bilet II kl. pociągu pośpiesznego. Pasażerowie mogą zabrać z sobą bagaż do 10-ciu kg. wagi, oraz narty.

Samolot zabiera 8 osób, a w razie potrzeby uruchamia sie drugi samolot.

Pierwsza podróż odbędzie się dnia 22-go grudnia, następna w wigilję Bożego Narodzenia.

Informacje i bilety na samolot i torpedę dostarczają Polskie Linje Lotnicze „Lot" w Warszawie, al. Jerozolimskie 35, tel. 8-08-50.

HOJNY DAR.

Pan Adolf Hauptman, obywatel m. Grodziska Maz., nadesłał do Zarzadu Głównego L. O. P. P. obligacje 6% Pożyczki Narodowej na 100 zł. w złocie wraz z bieżącymi kuponami z prośba o przyjęcie tego daru na rzecz L. O. P. P.

Dla L. O. P. P. jest to miły i hojny dar, za który Zarząd Główny L. O. P. P. serdecznie ofiarodawcy dziękuje.



Wybrzeże Anglji.

POPULARNOŚĆ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ
W WIELKIEJ BRYTANJI

Niejednokrotnie zwracamy uwagę na fakt, że spośród wszystkich cudzoziemców przybywających samolotami do Polski, najwięcej przybywa Anglików. Zastanawiającem jest także to, że właśnie nie kto inny, jak oni, podróżują zazwyczaj zwykłemi samolotami turystyczno-komunikacyjnemi całemi rodzinami, jako zwykli turyści i bynajmniej nie jako piloci ustalający jakieś rekordy.

Myliłby się ten, ktoby przypuszczał, że zjawisko to należy przypisywać przypadkowi. Istnieje bowiem istotna jego przyczyna, która poza znanym ogólnie zamiłowaniem Anglików do turystyki i ich zamożnością tkwi w olbrzymiej popularności samolotu, jako środka lokomocji w Wielkiej Brytanji.

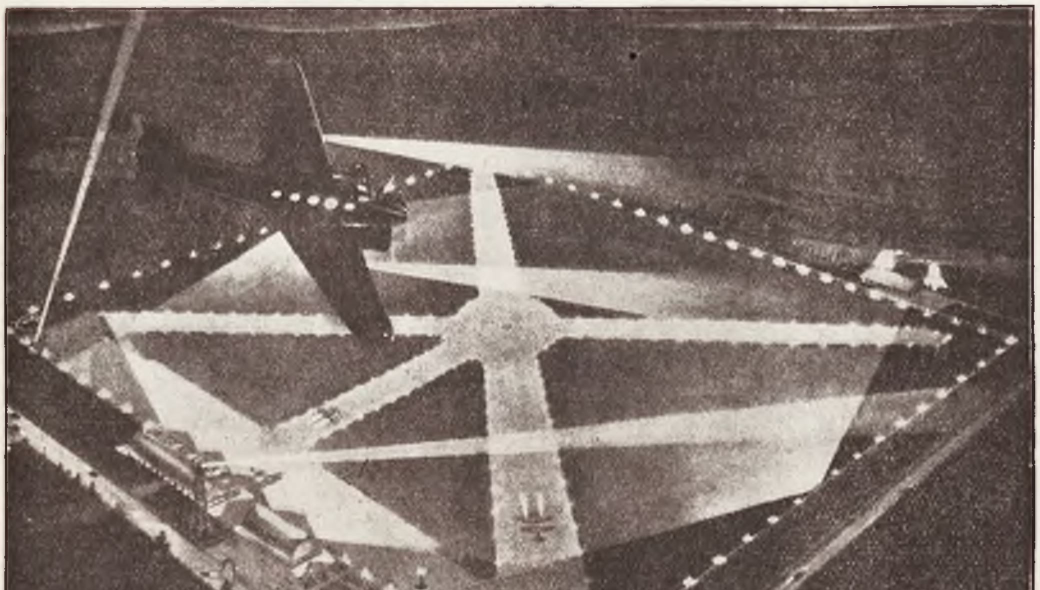
Najważniejszym czynnikiem, który wywarł wpływ decydujący na tę popularność jest niespotykana nigdzie indziej, poza Niemcami, ilość rozlicznych linij komunikacji powietrznej, istniejących w Anglji. Połączone są niemi niemal wszystkie miasta wielko-brytyjskie, czasami także takie, które leżą od siebie w odległości kilkunastu kilometrów, to jest niejednokrotnie bliżej nawet, niż wynosi odległość między śródmieściem a portem lotniczym. Gęstość sieci komunikacji lotniczej w Anglji jest tem charakterystyczniejsza, że — jak ogólnie wiadomo — wspaniały stan dróg kołowych oraz świetna sieć kolejowa i autobusowa bynajmniej nie nakazywałyby potrzeby tworzenia jeszcze dodatkowo krótkich linij komunikacji lotniczej, które bądź wcale, bądź tylko całkiem znikomo skracają czas przewozu; a to tembardziej w tym kraju, w którym wyjątkowo niekorzystne dla lotnictwa warunki atmosferyczne (wieczne mgły) poważnie utrudniają utrzymanie regularnych połączeń powietrznych. Krótkie te linje mają jednak przedewszystkiem znaczenie propagandowe, dzięki temu, że pozwalają najszerszym warstwom społeczeństwa, na obszarze całego kraju, praktycznie zapoznać się z wartością lotnictwa, uczą je należytej oceny samolotu, oswajają z nim, oraz przyzwyczajają do uważania samolotu za normalny i najwygodniejszy środek lokomocji.

Przypatrzmy się bliżej, jak przedstawia się obecnie komunikacja lotnicza Wielkiej Brytanji. Mówiąc o niej, mamy zwykle na myśli wyłącznie brytyjskie Towarzystwo komunikacji lotniczej, „Imperial Airways", które, jak wiadomo, utrzymuje komunikację powietrzną na linjach Londyn — Paryż, Londyn — Bazylea — Zurich, Londyn — Bruksela — Kolonja i na ogólnie znanych szlakach Europa — Afryka Południowa i Europa — Indje: Londyn — Paryż — Brindisi — Ateny — Aleksandrja — Kair, z jedną odnogą przez Gazę — Bagdad — Basra — Karachi — Kalkutta i t. d., do Singapore, z drugą przez Luxor — Salisbury — i t. d. do Cape Town. Tymczasem zaś w Anglji poza „Imperial Airways" istnieje cały szereg przedsiębiorstw komunikacji lotniczej, które utrzymują komunikację na rozlicznych linjach wewnątrz kraju.

Komunikację lotniczą wielko-brytyjską podzielić można na trzy grupy, z których jedynie pierwszą stanowi wspomniane towarzystwo „Imperial Airways". Jest ono, podobnie, jak P. L. L. „Lot" w Polsce, „Air France" we Francji, „Ala Littoria" w Italji, czy „Deutsche Lufthansa" w Niemczech, oficjalnym reprezentantem komunikacji lotniczej swego kraju i, będąc bogato subsydjowaną, eksploatuje wszystkie linje lotnicze z zagranicą. Zadanie Imperial Airways jest przedewszystkiem politycznej natury, łączyć olbrzymie i odległe poszczególne prowincje wielkiego imperjum, zbliżyć je do siebie, nieść poprzez kontynenty i morza myśl angielską, i być pionierem angielskiej ekspansji politycznej, i gospodarczej. W tym charakterze też „Imperial Airways" współpracuje z licznemi przedsiębiorstwami komunikacji lotniczej niemal we wszystkich częściach świata, bądź tworząc je, bądź nabywając w nich większość udziałów. Tak naprzykład współpracuje w Europie z Tow. „Gibraltar Airways", w Australji z Tow. „Quantas Empire Airways", w Azji z Tow. „Indian Trans-Continental Airways", w Afryce z towarzystwami „Rhodesian", „Nyasaland", „Wilson Airweys" i t. d., kierując w ten sposób rozwojem komunikacji lotniczej w licznych dominjach i kolonjach brytyjskich. Poza tem łącznie z Tow. Stanów Zjednoczonych „Pan-American Airways" utrzymuje komunikację lotniczą między wyspami Bermudu a New-York.

W skład grupy drugiej wchodzą liczne przedsiębiorstwa samorządowe i prywatne, popierane przez Rząd, których dzisiaj istnieje około dwunastu. Przedsiębiorstwa te, jako lokalne, mało w Polsce znane, lub nawet nieznane zupełnie, utrzymują komunikację lotniczą na mniejwięcej pięćdziesięciu linjach, pokrywających wyspy brytyjskie gęstą siecią, biegnącą we wszystkich kierunkach. Zadaniem tej grupy, która opiera swą pracę w zasadzie na kalkulacji handlowej, jest — jak to już na wstępie zaznaczyliśmy — jak najszersze spopularyzowanie lotnictwa wewnątrz kraju. Cóż to za wspaniała propaganda, kiedy na obszarze 230 tysięcy klm.², gdyż tyle mniejwięcej wynosi obszar wysp brytyjskich, istnieje aż 50 linij komunikacji lotniczej (jak wiadomo, w Polsce, której obszar wynosi około 388 tysięcy km², istnieje zaledwie 6 linij lotniczych wewnątrz kraju), przyczem na wielu z nich utrzymywany jest ruch nietylko codziennie, jak w Polsce, ale kilka razy dziennie, a nawet niemal co godzinę (np. Southend — Rochester, czas przelotu 15 minut; Portsmouth — Ryde, czas przelotu 10 minut!) Ponadto w celach propagandowych na linjach tych ceny przejazdów są niezbyt wysokie i za 10, czy 15-minutową „podróż" powietrzną, wynoszącą mniejwięcej 8 i pół — 12 shilingów, czyli około 10 — 16 złotych, przyczem w wielu wypadkach ceną tą objęty jest również przejazd autobusem z miasta na lotnisko. Wspominając o cenach za przewozy lotnicze w Anglji i aby uniknąć przypuszczeń, że społeczeństwo nasze w tej dziedzinie jest gorzej sytuowane od angielskiego, z całym naciskiem należy zaznaczyć, że ceny, pobierane za przewóz samolotami w Polsce są jeszcze znacznie niższe, gdyż 10-minutowy lot okrężny nad miastem

Lotnisko przygotowane do nocnej komunikacji.



kosztuje zaledwie 6 zł., a cena biletu np. z Warszawy do Katowic, która to podróż trwa 1 g. 50 m., wynosi tylko 30 zł. i to już z przewozem autobusem zarówno ze śródmieścia na lotnisko w Warszawie, jak i z lotniska do centrum miasta w Katowicach.

W dziedzinie rozwoju komunikacji lotniczej ze wszystkich krajów europejskich, jedynie Niemcy dotrzymują Anglji kroku, utrzymując wewnątrz swego kraju, którego obszar wynosi ponad 470 tys. km.², około 70 linij powietrznych.

Na popularność komunikacji lotniczej w Anglji, poza gęstą siecią, duży też wpływ wywiera częstotliwość obsługi. Dla zdobycia popularności bowiem nie jest bynajmniej obojętnem czy na jakiejś linji samolotu kursują raz dziennie, czy kilka razy. Częstotliwość obsługi ma olbrzymie znaczenie i im obsługa jest częstsza, tem popularność danej linji wzrasta. Dla zobrazowania tego twierdzenia wystarczy wyobrazić sobie, że kursowałyby samoloty komunikacyjne między Warszawą a Katowicami, Krakowem, Lwowem, Poznaniem, Wilnem i t. d. co godzinę. Jakaż byłaby to wygoda, gdyby można było o każdej porze pojechać, wysłać list, czy pilną paczkę, przyczem czas przewozu wynósłby tylko 1 — 3 godzin. Wówczas bowiem dopiero naprawdę na tych krótkich dla lotnictwa linjach, mogłaby ujawnić się wspaniała korzyść, jaką ofiarowuje żegluga powietrzna w porównaniu z każdą inną lokomocją: aczkolwiek jeszcze nie w całej pełni, bo pełnia ta osiągnięta będzie dopiero wówczas, gdy samoloty latać będą bez względu na światło słoneczne dniem i nocą i ze znacznie większą szybkością, niż obecnie.

Częstotliwość obsługi na angielskich linjach komunikacji lotniczej doprowadziło do tego, że obecnie wprowadzono tam nowy typ biletu samolotowego, t. zn. bilety sezonowe, które uprawniają do odbywania podróży powietrznych dwa razy dziennie. Dzięki temu staje się możliwem mieszkać w jednem mieście i dojeżdżać do pracy w innem mieście samolotem, tak, jak się u nas dojeżdża tramwajem, lub koleją z odległych dzielnic, czy miejscowości podmiejskich.

Trzecią grupę przedsiębiorstw przewozu powietrznego w Anglji stanowią towarzystwa kolejowe, utrzymujące obok linij kolejowych i autobusowych — linje samolotowe. Rola tej grupy jest naturalnie zupełnie odmienna od dwóch pierwszych. Zakładają one i utrzymują komunikację lotniczą wyłącznie z punktu widzenia handlowego, nie chcąc wypuścić ze swych rąk monopolu przewozowego. Z tego założenia wychodząc, w roku ubiegłym angielska kompanja kolejowa „Great Western Railway" zawarła porozumienie z „Imperial Airways" i powierzyła jej utworzenie specjalnie dla swych własnych potrzeb regularnej komunikacji lotniczej między Cardiff a Plymouth, skracającej czas przewozu na tym szlaku z 4 — 5 godzin do 45 minut. W roku bieżącym trzy dalsze czołowe angielskie kompanje lotnicze przystąpiły do tego porozumienia, przyczem stworzono przy „Imperial Airways" specjalne przedsiębiorstwo: „Railway Air Service", dla utrzymania komunikacji lotniczej na szlakach, interesujących te Kompanje i na ich rachunek. Nowe przedsiębiorstwo, poza utrzymaniem obsługi na linji Cardiff—Plymouth przedłużyło ją do Liverpool i utworzyło nowe połączenia: Birmingham — Cardiff — Bristol — Southampton — Cowes, Londyn — wyspa Wight i Londyn — Liverpool — Belfast. Polityka angielskich kompanij kolejowych bynajmniej jednak nie potwierdza opinji często wyrażanej u nas, jakoby komunikacja powietrzna stanowiła konkurencję dla kolei. Przypuszczenie tego rodzaju jest błędne, gdyż z jednej strony samolot doby dzisiejszej ze względu na małą pojemność nie może konkurować z koleją, z drugiej zaś koleje, z natury rzeczy, nie mogą konkurować na odległejszych szlakach z samolotem w dziedzinie szybkości przewozu. O konkurencji samolotu komunikacyjnego z koleją obecnie nie może być zatem mowy, a przeciwnie oba te środki nowoczesnej lokomocji uzupełniają się wzajemnie. Zgodna współpraca między niemi jest oczywiście konieczna, gdyż muszą zachodzić wypadki że raz będzie korzystniejszy przewóz samolotowy, w innych zaś kolejowy. I tak, gdy będzie chodziło o szybkość przewozu, to będzie się opłacało posłanie samolotu, gdzie w grę będzie wchodził przewóz masowy, taniej naturalnie będzie kalkulowała się kolej. Mówiąc o tej pozornej rywalizacji samolotu i kolei, nie można wreszcie zapominać o tem, że podczas, gdy w komunikacji lotniczej przewóz towarów odgrywa dzisiaj rolę drugorzędną (nie biorąc oczywiście pod uwagę przewozu poczty i gazet) to kolejom daje on około 70 proc. ogólnych wpływów przewozowych.

Omawiając współpracę kolei z lotnictwem w Anglji, należy nadmienić, że podobna współpraca istnieje także w Niemczech, gdzie zarząd kolejowy kasuje pociągi ekspresowe na linjach o nikłej frekwencji i powierza obsługę odnośnych szlaków Tow. komunikacji lotniczej (Deutsche Lufthansa). Dzięki temu z jednej strony interesy publiczności nietylko nie są narażone na szwank, ale ze względu na przyśpieszenie przewozu — zyskują; zarząd kolejowy zaś osiąga poważne oszczędności, pozbywając się linij deficytowych. Zarząd kolejowy Rzeszy Niemieckiej współpracę swoją z komunikacją lotniczą oparł na tej zasadzie, że zakupuje potrzebne do tego celu samoloty i oddaje je do eksploatacji Tow. Komunikacji Powietrznej. Pierwsza taka linja kolejowo-lotnicza założona została w Niemczech w jesieni ubiegłego roku między Berlinem a Królewcem; w roku bieżącym poza tą linją, która oblatywana jest w nocy, uruchomiono stałe połączenia kolejowo-lotnicze między Berlinem a Monachjum, Berlinem a Wrocławiem i Berlinem a Münster.

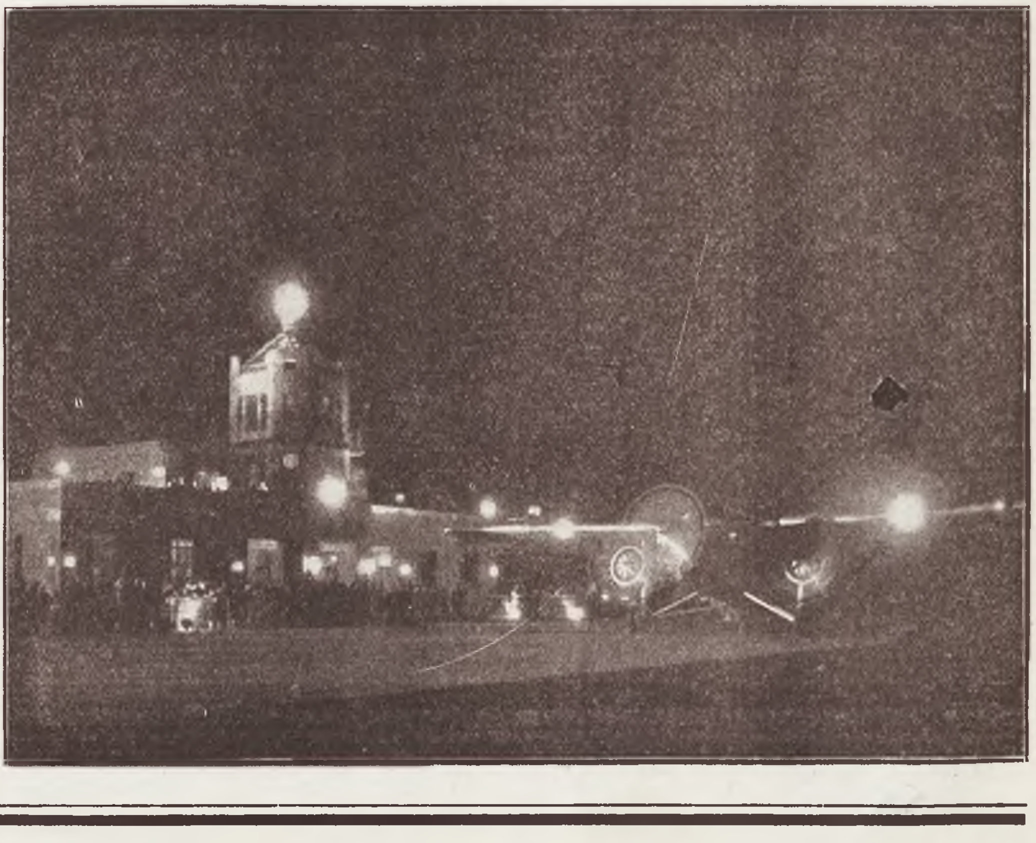
W Polsce współpraca lotniczo-kolejowa wyraża się przedewszystkiem tem, że lotnictwo komunikacyjne podporządkowane zostało Ministerstwu Komunikacji, stanowiąc jeden z działów tego Ministerstwa oraz wspólnym przewozie poczty, która wysłana jako lotnicza, do miejscowości lub z miejscowości, nie posiadającej komunikacji lotniczej, przewożona jest częściowo koleją, częściowo samolotem.

Opis powyższy, przynajmniej w ogólnych zarysach, zorjentował czytelnika o rzeczywistym stanie brytyjskiej komunikacji lotniczej. Jasne jest, że ten olbrzymi rozwój wymaga też olbrzymich wkładów finansowych. O wielkości ich świadczy chociażby opublikowany w ostatnich dniach bilans „Imperial Airways" za rok operacyjny kwiecień 1933 — marzec 1934, który zamyka się sumą 1.277.632 funtów szterlingów, czyli około 34 miljonów złotych. Jest to bilans tylko jednego przedsiębiorstwa angielskiej komunikacji lotniczej, podczas, gdy ogólna pozycja w preliminarzu budżetowym Polski na lotnictwo cywilne, t. j. zarówno na całą komunikację lotniczą jak i na studja, budowę lotnisk, radiostacji, sport i t. d., wynosi na r. 1934/35 17,9 miljonów złotych, przyczem suma ta w stosunku do lat ubiegłych została już znacznie podwyższona, bo w r. 1933/34 wynosiła 13,6, a w r. 1932/33 — 11,2 milj. zł.

Porównując te cyfry, niewątpliwie nie możemy nie wziąć pod uwagę tej okoliczności, że nasze wydatki na komunikację lotniczą mogą być naturalnie mniejsze od Wielkiej Brytanji, która musi organizować żeglugę powietrzną w swych licznych dominjach i kolonjach, leżących w olbrzymich i w różnych częściach świata, oraz między niemi, a metropolją. Tem niemniej jednak musimy pamiętać o tem, że nie wolno nam żałować funduszów na komunikację lotniczą, gdyż poza wszystkiemi innemi doniosłemi względami, jest ona najlepsza propaganda lotnictwa w ogólności.

Jan Wilczyński.

Dworzec lotniczy w nocy.





Marsz w maskach przeciwgazowych oddziałów młodzieży włoskiej.



Gimnastyka w maskach przeciwgazowych studentów Politechniki Wiedeńskiej.



Nauka obrony przeciwgazowej w szkołach angielskich.

MŁODZIEŻ NAJWAŻNIEJSZYM CZYNNIKIEM WYSZKOLENIA PRZECIWLOTN.-GAZOWEGO

Wszelkie przewidywania, dotyczące charakteru przyszłej wojny. w której lotnictwo i chemiczne środki bojowe odegrają prawdopodobnie główną role, podnoszą zgodnie jedną zasadniczą jej cechę, a mianowicie: powszechne zagrożenie lotnicze wnętrza kraju. Przygotowania skutecznej obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej muszą zatem nosić również charakter powszechny, muszą obejmować możliwie największą ilość obywateli, aby móc zapewnić minimum bezpieczeństwa całej ludności państwa.

Trudności, które się nasuwają przy propagowaniu obrony powietrznej, przy uświadamianiu społeczeństwa i jego wyszkoleniu, są jednak olbrzymie. Brak jest przedewszystkiem wystarczającej ilości instruktorów. którzyby w krótkim czasie mogli przeszkolić miljony ludności cywilnej i przyswoić im najniezbędniejsze pojęcia i sposoby obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Niemniej ciężkiem zagadnieniem jest znalezienie właściwego zrozumienia dla zasad nowoczesnej wojny lotniczo-gazowej. oraz techniki obrony. Bardzo różnorodny poziom wykształcenia. oraz nierówne warunki pracy i bytowania, istniejąca częstokroć wielka różnica kulturalna pomiędzy większemi ośrodkami miejskiemi, a wsią, powodują, że nawet najlepsze wykłady mogą trafiać u części ludności dorosłej na grunt zupełnie niepodatny. Brak zrozumienia prowadzi w prostej linji do obojętności, a może nawet wywołać lekceważenie niebezpieczeństwa, potęgując je tem samem na wypadek wojny.

Z temi trudnościami spotkały się wszystkie państwa które uznały konieczność powszechnego przygotowania opl. biernej i rozpoczęły pracę wyszkoleniową wśród społeczeństwa.

Równolegle możemy wszędzie zauważyć dążenie do wprowadzenia nauki obrony przeciwlotniczo-gazowej do szkół, zarówno powszechnych. średnich, jak i akademickich. Trudności poruszone poprzednio przy omówieniu szkolenia starszej generacji tutaj nie istnieją. Młodzież szkolna jest pod względem organizacyjnym łatwo dostępna i przedstawia najlepszy zespół słuchaczy pod względem zrozumienia nowych pojęć walki lotniczo-gazowej i zasad obrony.

Przyzwyczajona do nauki, z łatwością przyswaja sobie ona podstawowe pojęcia obrony i posiada zarówno czas, jak również i sposobność do praktycznych ćwiczeń pod nadzorem nauczycieli lub instruktorów. Znaczenie tej nauki, która jednocześnie wyrabia poczucie odpowiedzialności wobec państwa. jest bardzo doniosłe. Wyszkolona młodzież jest jednocześnie najlepszą propagandą idei obrony wśród społeczeństwa nawet w środowiskach trudno dostępnych. Spełnia ona role instruktorów i rozpowszechnia zasady oplg. wśród wszystkich warstw ludności cywilnej. Jest ona zarazem bardzo cenną rezerwą dla pomocniczych służb opl. biernej na czas wojny, kiedy wielka ilość wyszkolonych znajduje się w szeregach armji.

Poza uświadomieniem i wyszkoleniem młodzieży szkolnej należy pamiętać o przygotowaniu gmachów szkolnych do obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Szkoły. jako miejsca. w których przebywają czasowo setki młodych ludzi, mogą być podczas ataków lotniczych narażone na działanie bomb, pomimo. że przypuszczalnie nie będą one specjalnym obiektem bombardowania. Zapewnienie szkołom pewnego stopnia bezpieczeństwa. będzie nietylko wielką ulgą dla rodziców. urządzenie w szkołach obrony zbiorowej (schronów, pomieszczeń uszczelnionych), będzie najlepszym środkiem propagandy i zarazem wzorem dla okolicznej ludności. Szkoły powinny pod każdym względem przodować w przygotowaniach oplg.

Aczkolwiek systemy szkolenia młodzieży różnią się pod względem organizacyjnym. dążeniem wszystkich państw jest przyswoić zasady oplg możliwie całej młodzieży. W Italji prowadzi te pracę wyszkoleniowa związek młodzieży faszystowskiej „Balilla". w Sowietach „Osoawiachim" i szkoły, w Anglji — Czerwony Krzyż, w Niemczech i w Austrji wprowadza się stopniowo naukę oplg., jako przedmiot obowiązkowy w szkołach prywatnych, średnich i akademickich. W tym celu przeprowadza się wpierw masowe szkolenie nauczycieli na kursach instruktorskich. dostosowanych specjalnie do potrzeb szkolnych przyszłych wykładowców.

W Polsce działalność LOPP na terenie szkół średnich i powszechnych datuje się nie od dzisiaj. W pełnem zrozumieniu roli i znaczenia, jaką posiada młodzież szkolna dla przyszłości państwa, starały się władze Ligi wcielić zawczasu jak najliczniejsze jej zastępy w szeregi LOPP i wciągnąć tem samem do pracy nad przygotowaniem obrony.

Uczniowie, opuszczający szkołę, powinni wynieść z niej gruntowne przygotowanie w obronie przeciwlotniczo-gazowej, które zapewni szerokie rozpowszechnienie wśród społeczeństwa tych praktycznie nabytych wiadomości.

Polska. która pierwsza utworzyła cywilną organizacje obrony powietrznej i posiada Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. powinna z każdej szkoły powszechnej i średniej, z każdej uczelni wyższej i akademickiej uczynić ośrodek wyszkolenia i wzór technicznego przygotowania oplg. biernej.

zam.



Ćwiczenia w maskach przeciwgazowych w szkole japońskiej.



Dopasowywanie masek przeciwgazowych uczennicom w Berlinie.



Młodzież szkolna pod opieką siostry Czerwonego Krzyża podczas ćwiczeń z obrony oplg. w Anglji.

ZE ŚWIATA



Zakłady Fokkera wypuściły nowy model samolotu komunikacyjnego; w jego konstrukcji uwydatnił się wpływ konstruktorów amerykańskich samolotów Douglas, których prawo produkcji w Europie zakupiły zakłady Fokkera.



Dorocznym zwyczajem, odbyła się na lotnisku Lufthans'y w Tempelhof, pod Berlinem, uroczystość przylotu Św. Mikołaja.

* * *

W U. S. A. przystąpiono do budowy dwuosobowego samolotu. Samolot ten, jak twierdzi fabryka, ma się odznaczać wybitnem bezpieczeństwem lotu. Koszt jego nie przekroczy 3,200 zł. przy produkcji masowej.



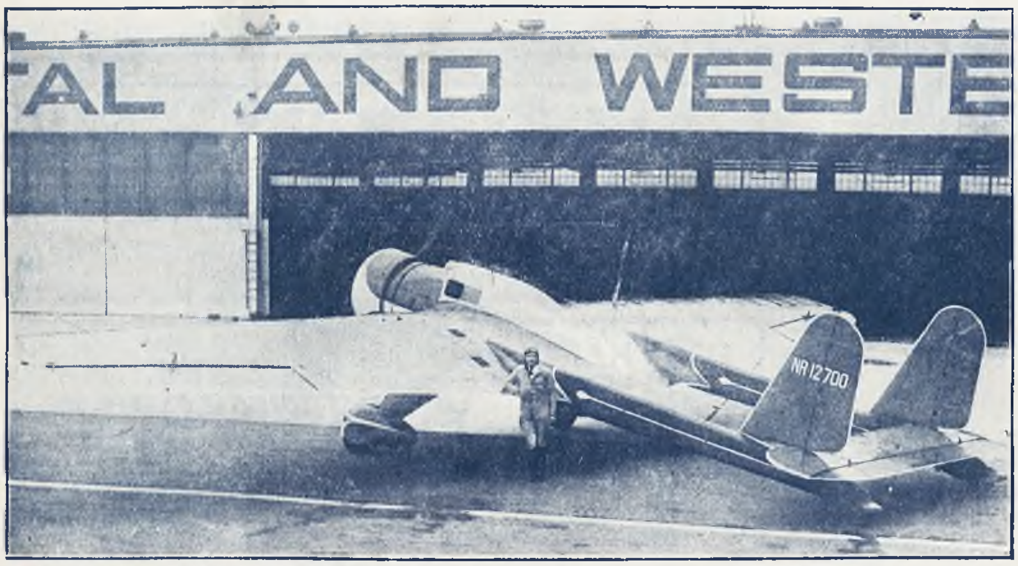
Lotnik australijski Charles Ulm wystartował z Kalifornji do Australji. Brak benzyny zmusił go do wodowania koło Honolulu. Dotychczas na ślad nie natrafiono.



(U góry latający model samolotu Safety Air Transportation Co.).

* * *

Pilot amer. G. Mason przygotowuje się jednym skokiem przelecieć Ocean Spokojny, z los Angeles do Tokio (u dołu).





Znany ze swych lotów z Europy do Ameryki, drogą północną, niemiecki lotnik von Gronau, został obrany na stanowisko prezesa Aeroklubu Niemiec.

JAK BUDUJĄ SAMOLOTY?

Poprzednio omówiliśmy pracę nad powstaniem konstrukcji, nad opracowaniem szczegółów konstrukcyjnych i nad tem, jak po nieskończonych konferencjach i naradach fabryka przystępuje do właściwej budowy samolotu.

Biuro techniczne wykonuje, ściśle kontrolując, rysunki warsztatowe każdej poszczególnej części i cząstki samolotu w większych ilościach egzemplarzy i po zaopatrzeniu każdej części w t. zw. „numer fabryczny" składa je w „biurze rysunków", skąd będą one wydawane rzemieślnikom wykonującym tą lub inną część samolotu.

Od tej chwili cały ciężar pracy nad budową samolotów spoczywa na barkach kierowników warsztatów — na t. zw. „biurze ruchu".

Kierownictwo warsztatów, przystępując do budowy samolotu wykonuje cały szereg najprzeróżniejszych zadań — przedewszystkiem musi zorganizować odpowiedni zastęp rzemieślników, przeegzaminować ich — celem upewnienia się co do ich przydatności do pracy, co do poziomu opanowania rzemiosła i zorganizować w grupy — t. zw. „brygady", pracujące nad oszczególnym detalem samolotu i t. d.

W pracy tej ma przemożne zdanie referat kalkulacji kierownictwa ruchu. Referat ten oblicza czas potrzebny na wykonanie przez warsztat każdej poszczególnej części oraz kalkuluje materjały, t. j. oblicza ilości poszczególnych tworzyw na każdy szczegół samolotów.

Praca ta nazywa się „kalkulacją przedwstępną" i oczywiście może zawahać się przed praktycznymi wynikami zużycia czasu i materjału.

Z tą chwilą, gdy Kierownictwu warsztatów staje się wiadomą kalkulacja przedwstępna, wówczas zostają odpowiednio zorganizowane kadry rzemieślników oraz zostają zakupione odpowiednie ilości niezbędnych dla produkcji materjałów-tworzyw.

Każdy zakupiony względnie sprowadzony do fabryki materjał, przeznaczony na budowę samolotu jest poddawany specjalnym próbom wytrzymałości w laboratorjum fabrycznym. Zasadniczo żadnego materjału, nie posiadającego dodatniej próby wytrzymałości w laboratorjum, nie wolno użyć do budowy, — i tak: np. płótno używane do pokrycia kadłuba, czy skrzydeł jest próbowane na wyciąganie, na rozdarcie, jest badane mikroskopijnie, na wchłanianie wilgoci na wagę i t. p.

Surowce są przechowywane w magazynie surowców, półfabrykaty i fabrykaty również w odpowiednich magazynach. Na czele tych magazynów stoi inżynier-kierownik magazynów.

Mówiąc dalej o budowie samolotu od tego momentu, gdy fabryka posiada wszystkie potrzebne materjały, i odpowiedni zespół rzemieślników musimy przejść po halach warsztatowych fabryki i obejrzeć warsztaty, które przystąpią do efektywnej pracy.

Tak, jak w najmniejszym przyrządzie lotniczym wysuwana jest na pierwszy plan celowość, tak i w potężnym organizmie fabryki lotniczej celowość jest jedną z zasadniczych cech jej wydajności.

Obecnie — równorzędnie na pierwszy plan wysuwają się w fabrykach działy metalowej obróbki i działy obróbki drzewnej.

Dział metalowej obróbki — to znaczy ślusarnia ręczna, ślusarnia maszynowa, obrabiarki i t. p.

Dział obróbki drzewnej — to jest stolarnia mechaniczna i stolarnia ręczna.

Dział metalowej obróbki, posiadając kadrę ręcznych ślusarzy pracuje w najściślejszej łączności z działem frezarek, tokarek, wiertarek i t. p. Natomiast dział obróbki drzewnej nosi inny charakter, tu mechanicznie są przygotowywane mniej skomplikowane części drzewne, a dopiero później wykańcza się je ręcznie przez stolarzy.

Jeżeli przyjmiemy te dwa działy, jako działy zasadnicze, to resztę działów fabryki należałoby traktować, jako działy pomocnicze.

Więc szerokie zastosowanie przy budowie rur stalowych, i t. p. stworzyło konieczność uruchomienia działu spawania metali — spawania przy pomocy tlenu, elektryczności i innemi sposobami. Mówiąc nawet b. krótko o tym dziale należy specjalnie wyróżnić ciężką i odpowiedzialną pracę spawacza, który, pracując stale w ciemnych okularach palnikiem, wytwarzającym ogromnie wysoką temperaturę i oślepiająco silne światło, narażony jest na wybuch butli z tlenem, poza tem wcześniej, czy później na zniszczenie wzroku—jest odpowiedzialny za dokładność spawanej przez siebie części i spawana część przed użyciem jej do budowy samolotu idzie do laboratorjum fabrycznego, gdzie zostaje poddana całemu szeregowi prób. I o ile spawalnia w normalnych warunkach pracuje w słabym szumie palników, to o tyle głośno i szumnie jest w blacharni. Blacharnia wyklepuje zbiorniki, zbiorniczki, osłony, pokrycia i t. p. znaczną część swej pracy wykonuje blacharnia ręcznie.

Na dalszych działach już widzimy pracę przy szkielecie samolotu, który wydaje się jakimś oszczypanym, budzącym litość gratem. Zbiorowym wysiłkiem ślusarni i stolarni oraz spawalni i blacharni stworzyło się coś, co może stanowić szkielet samolotu. Tapicerzy zwijają się przy opłotnianiu, malarze przy podmalowywaniu i cellonowaniu.

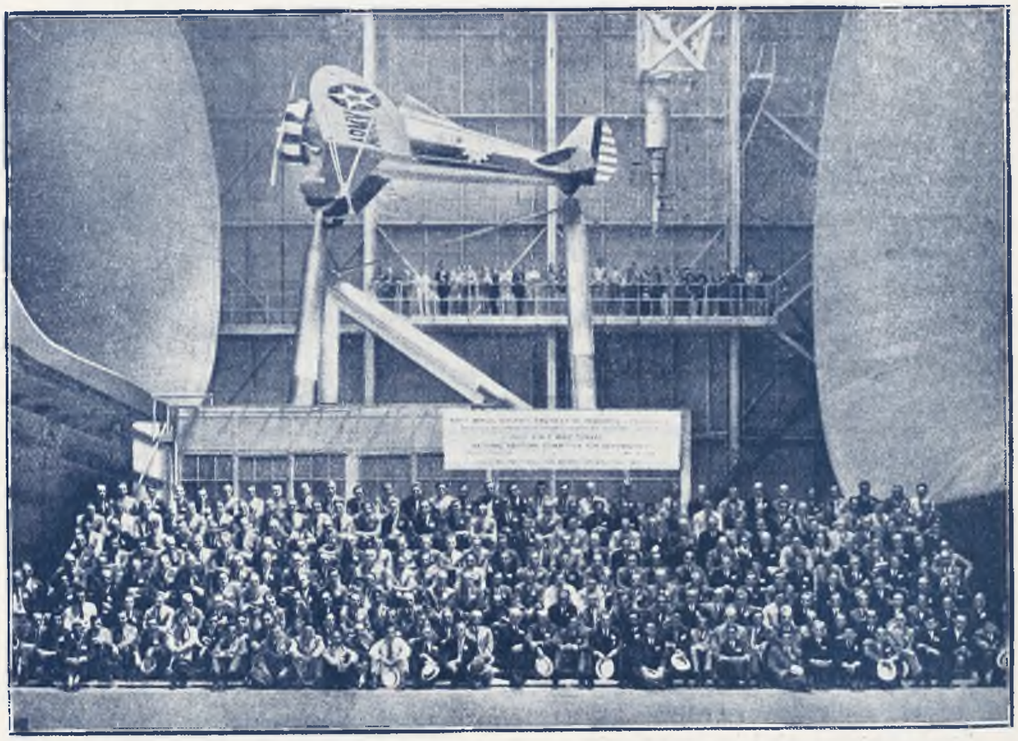
Wreszcie detale konstrukcyjne samolotu są ukończone. Kadłub, skrzydła, podwozie i stery stoją i oczekują wyników inkwizycyjnych tortur przez komisję fachowców. Rozpoczyna się nielitościwa próba wytrzymałości statycznej części samolotu. A więc, obciąża się skrzydła samolotu, kadłub czy usterzenie workami z piaskiem, zwiększa się stopniowo ilość tych worków i zapomocą specjalnych przyrządów bada komisja, jak reaguje konstrukcja, jak się gnie dana część, czy nie puszczają detale, śruby, bolce i t. p. i wreszcie po dodatnim wyniku tej próby. przechodzi się do następnych — powiedzmy do próby na skręcanie i t. d. Próby te są poprostu wynikiem bardzo dalekiej ostrożności ludzkiej i obawy brania na siebie odpowiedzialności za ewentualny wypadek w locie.

Wreszcie próby są ukończone i w kadłub zostaje zabudowany silnik. Po zabudowaniu silnika w kadłub, — kadłub ustawiony na próbowni, rykiem silnika obwieszcza, że przyszły samolot ma już głos. Silnik pracuje i ryczy dla wykazania, jak reaguje konstrukcja kadłuba, na jego kilkusetkonną pracę. Próby tej dokonywuje się dla sprawdzenia, jak został zabudowany silnik i czy praca mniej, czy więcej potężnego silnika nie powoduje jakichś niebezpiecznych zmian w części motorowej, a tymczasem, czy ta strona budowy nie zagraża niebezpieczeństwem i czy nie wymaga dalszych poprawek, względnie wzmocnień.

Wreszcie kadłub zostaje przesunięty na dział montażu ostatecznego i tu następuje uskrzydlenie samolotu, założenie opierzeń, połączeń sterowych, wykonuje się resztę robót malarskich i tapicerskich i wreszcie samolot staje znów przed czujnemi oczami i mózgami kontroli i komisji. Następują porównania z projektem, są gorliwie wyszukiwane błędy, są ostro krytykowane poszczególne detale, cały samolot jest dokładnie wymierzony. wyważony, każdy szczegół dotknięty i zrewidowany.

I w rezultacie samolot ciągniony traktorem za ogon opuszcza fabrykę i zostaje umieszczony w fabrycznym hangarze.

Wł.



Tunel aerodynamiczny Amerykańskiego Komitetu Doradczego do spraw Aeronautyki.

KALISKA
MANUFAKTURA
PLUSZU
i AKSAMITU
S. A.
W KALISZU

STANISŁAW GULCZYŃSKI
WYTWÓRNIA WYROBÓW BLASZANYCH
POZNAŃ — WILDA, DOLINA 17, nar. Szwajcarskiej TELEFON 75-52.
SPECJALNOŚĆ
Chłodnice systemu ulowego dobrze chłodzące do wszelkich samochodów — błotniki, tanki do benzyny — autogeniczne spawanie itd.
WARSZTATY REPERACYJNE. BLACHARSTWO BUDOWLANE.

WRONIECKI STANISŁAW
Przedsiębiorstwo robót instalacyjnych i blacharsko-budowlanych
POZNAŃ, WODNA 12
Telefony: 52-23 dod. mieszkania [illegible] — 16-13 Biuro.

WŁ. MARJENSZTRAS
SKŁAD PAPIERU I TEKTURY
WARSZAWA, UL. DŁUGA NR. 27. TELEFON NR. 11-65-27.

Mechaniczna Fabryka Wyrobów Papierowych Offset — Kamienio — i Czcionkodruk
Hurt Papieru
M. PUTIATYCKI
Poznań, ul. Północna 16/17. Telefon 19-44
Rok założenia 1905.

Edmund Bartkowiak
Zaprzysiężony znawca dla spraw budowlanych na obwód Sądu Okręgowego w Poznaniu
Przedsiębiorstwo robót inż.-budowlanych — specjalność: tępienie grzybów drzewnych.

Oszklenia budowlane
wszelkiego rodzaju wykonuje fachowo i starannie po cenach najniższych
Zakład szklarski M. Jaskólski
Rok zał. 1905 ul. Strzelecka 14 Telefon 25-73

CENTRALNE OGRZEWANIA
STEFAN RADZIMSKI
POZNAŃ, UL. WODNA 13. TELEFON 13-07.

P. SZYMAŃSKI
Mistrz Budowy Pieców
Poznań, ul. Strumykowa 39 (przy Rynku Wildeckim) **Założone 1896. Tel. 71-37**
Poleca kafle białe i kolorowe po bardzo niskich cenach.
Przyjmuje zamówienia na ustawianie PIECY i KOTLIN
Z kompletnem dostarczeniem materjału.

Walenty Miądowicz
mistrz dekarski
Telefon 2735 **Poznań** Św. Marcin 54

WILHELM I HUGO BRACIA MÜLLER
Marceryzownia, Bielarnia, Farbiarnia, Wykończalnia i Tkalnia w Kaliszu.
Spółka Akcyjna.
Kalisz, Majkowska 23.

EICKE I LEWANDOWSKI
BIURO INŻYNIERSKIE

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT ŻELBETOWYCH I SPECJALNYCH KONSTRUKCJI DRZEWNYCH

POZNAŃ
TOWAROWA 21 PART. - TEL. 38-49.

PREZENTY NA GWIAZDKĘ

Co by tu „lotniczego“ ofiarować w dniu Wigilji swoim najbliższym i czego się od nich spodziewać?

W tym względzie zdania są zazwyczaj rozbieżne. O ile każdy przyjąłby chętnie samolot turystyczny, autożyro, lub, ostatecznie, jedwabny spadochron, o tyle rad byłby ofiarować najwyżej balonik dziecinnny, zeszłoroczny numer „Lotu“ albo ostemplowany znaczek poczty lotniczej.

Harmonja między możliwościami ofiarodawcy, a dezyderatami obdarowanego, aczkolwiek trudna do osiągnięcia — nie jest jednak niemożliwa.

Ale jak?

Pięknym prezentem jest np. bilet linij lotniczych „Lot“, wpisanie kogoś na dożywotnego członka L. O. P. P. i t. p. podobne rzeczy wzniosłe, podniosłe i górne oraz pożądane dla wszystkich zainteresowanych.

Osobiście jednak radziłbym przedewszystkiem zajrzeć do ośrodków propagandy L. O. P. P. i kazać zademonstrować modele samolotów, wydawnictwa i gry. Gdyby się okazało jednak, w co śmiem wątpić, że wybór jest zbyt mały, pomyślmy o książkach. Naturalnie o książkach lotniczych.

A przecie jest ich na półkach księgarskich sporo i to bardzo ciekawych. Napewno nie wszystkie je znamy.

Są między niemi dzieła pod każdym względem wspaniałe, są o doskonałej treści wydawnictwa ozdobne, a niezbyt drogie, są również tanie popularne, a ciekawe książeczki. Dostosowane wymiarami i ceną do kieszeni każdego wieku. Nawet wieku kryzysowego.

Pierwsze miejsce w hierarchji książek aeronautycznych należy się bezsprzecznie „Księdze ku czci poległych lotników“ — najpiękniejszemu z historycznych dzieł tego rodzaju. W cześć **zmarłych** — o **życiu** lotniczem.

Dalej — nie zapominajmy, że posiadamy wcale nie ubogi dorobek pamiętnikarstwa lotniczego. Są to książki porywające swoją bezpośredniością. Opisy barwne prawdziwością i wielkością czynów. Pisane bez blagi, bez kradzionych pomysłów i sztucznych frazesów. Parwenjuszowskiej pozy i **nadużywania „na codzień“** wielkich słów, jak: „ojczyzna“, „bohaterstwo“, „orzeł“, „śmierć szczytna“ i „ukochanie żywiołu“ — tam nie znajdziecie.

Do tego rodzaju pamiętników należą m. innemi: dwie książki Skarżyńskiego, pierwsza z nich — wspomnienie o locie nad Afryką, i „Na RWD. 5 przez Atlantyk“, zapomniane dziś Orlińskiego sprawozdanie z lotu Warszawa—Tokjo—Warszawa, „Kościuszko nad Ameryką“ Burzyńskiego, K. Czarkowskiego-Golejewskiego SP—A. E. U.—13 dni nad Azją, „Przez Atlantyk“—Braci Adamowiczów.

Nie wszystkie jednak lotnicze asy mogły i chciały samej podzielić się z ogołem wrażeniami. Za niektórych uczynili to koledzy-lotnicy, lepiej od nich władający piórem, innych wyczyny opisali literaci, kochający lotnictwo.

Tak powstały „Bohaterskie loty“ Wielowieyskiego, „Ludzie przestworzy“ Umiastowskiego, „Pilot św. Teresy“ Bandrowskiego i książki A. Wojtygi o Challenge'u r. 1932 i 1934.

Jeśli chodzi o beletrystykę lotniczą w ścisłem znaczeniu tego słowa to — mamy już sporą bibljotekę Janusza Meissnera, który ostatnio, dla odmiany, wydał do spółki z Milewskim książkę o podróży tego ostatniego do Afryki. Dawno już wyczerpano nakłady nowel lotniczych J. Sosnkowskiego.

W zeszłym roku zaczytywała się młodzież książeczką Makuszyńskiego „Skrzydlaty chłopiec“.

Z dzieł tłumaczonych prym trzyma, zdaje się dotąd „Załoga“ Kessel'a. Ostatnio poprawnie przetłumaczono „Nocny lot“ A. St-Exupery.

Co się tyczy dobrej poezji lotniczej, to tej, jak dotąd, mamy niewiele, pomimo zasypywania wszystkich redakcyj pompatyczną grafomanją o niezmiennem rymowaniu „Bajanie i kapitanie“, lub „Nad Atlantykiem“ i „polskim lotnikiem“.

O ile wiem, ze zbiorków dobrej poezji lotniczej dotąd są znane ujęte w całość tylko wiersze Lisiewicza i rozsiane w innych zbiorkach poezje Marji Jasnorzewskiej-Pawlikowskiej.

Pozatem — nic godniejszego, zdaje się, nie wydano.

Z tem większą radością powitać musimy „Gon“ Czesława Kączkowskiego. Niewielki, ale bardzo wartościowy zbiorek, napisany przez prawdziwego poetę-lotnika.

Jeśli chodzi o dzieła z dziedziny techniki lotniczej, tych tu wymieniać nie będę, gdyż napewno każdy interesujący się lotnictwem fachowo, sam zrobił już sobie z nich prezent; nawet z ostatnio wydanych „Silników samolotów turystycznych“ Rychtera.

W końcu muszę kochanym Czytelnikom poradzić: jeżeli nic z wymienionych tu książeczek wam nie odpowiada — zafundujcie sobie i innym — książeczki... oszczędnościowe, lub książkę telefoniczną, założywszy sobie za darmo telefon. Autorów dzieł i prac tu nie wymienionych mocno przepraszam, jeśli o nich zapomniałem, gdyż musiałem o nich pisać... z pamięci. (Księgarnie, do których redakcja nasza zwróciła się, by otrzymać spis i egzemplarze książek lotniczych — przysyłały wiele książeczek, które mają z lotnictwem tylko tyle wspólnego, że mogłyby być wysłane — lotniczą pocztą). Dlatego też nie widzą tu Czytelnicy barwnych fotografij okładek tych książek, które zamierzaliśmy Im pokazać. **J. B.**

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł. ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie: płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88. **Konto P. K. O. 7.860.**

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1, Telefon 649-04


„TORUŃ" PO STARCIE